

Die Lübecker Häfen auf dem Weg in die Zukunft

1. EINLEITUNG

Lübeck ist der größte deutsche Ostseehafen und nach Hamburg und Bremen/Bremerhaven drittgrößter Universalhafen Deutschlands. Der Marktanteil Lübecks an den deutschen Ostseehäfen liegt aktuell bei über 40%, im Fährverkehr sogar bei über 50%. Lübeck ist für die schwedische und die finnische Forst- und Papierindustrie das bedeutendste Umschlag- und Verteilzentrum in Europa und insgesamt der größte Umschlaghafen für Forstprodukte an der Ostsee.

Die Lübecker Häfen, bestehend aus den Innenstadthäfen, den Hafenanlagen in Siems und in Schlutup sowie in Travemünde, sind für die Zukunft bestens aufgestellt. Ausgehend von einem Umschlag von rund 30,6 Mio. Tonnen im Jahre 2006 geht die von der Planco Consulting GmbH erstellte Prognose für das Jahr 2020 von einem Umschlagpotenzial von rund 53 Mio. Tonnen aus. Voraussetzung ist, die entsprechenden Kapazitäten werden rechtzeitig bereitgestellt, was jedoch bei Umsetzung des von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck 1995 beschlossenen Hafenentwicklungsplans möglich ist. Auch die feste Fehmarnbeltquerung wurde in dieser Prognose berücksichtigt, wobei das Abwanderungspotenzial mit 0,8 Mio. Tonnen angegeben wird. Das bisher beste Ergebnis mit 32,3 Mio. Tonnen wurde im Jahr 2007 erzielt, das Ergebnis von rund 31,5 Mio. Tonnen im Jahre 2008 entspricht einem Rückgang um 2,5 %. 2009 mussten die Lübecker Häfen mit einem Ergebnis von rund 26,3 Mio. Tonnen abschließen, dies entspricht einem Rückgang von 16,5 %. Die Wirtschaft geht davon aus, dass durch die augenblickliche Wirtschaftskrise die Prognosezahlen etwa fünf Jahre später erreicht werden.

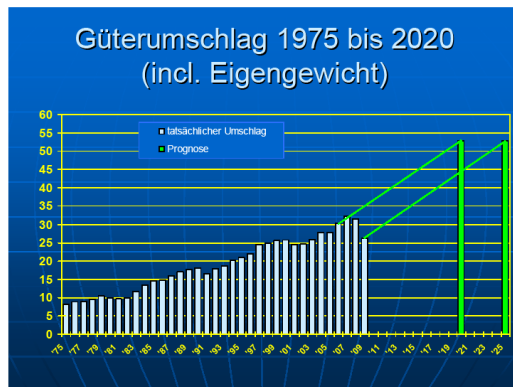


Abb. 1: Güterumschlag öffentliche und private Häfen 1975 bis 2009 und Prognose 2020 bzw. 2025

Mit weit über 90 % RoRo-Umschlag ist Lübeck heute praktisch ein reiner RoRo-Hafen. Eisenbahnverladung findet nicht mehr statt.

2. HAFENENTWICKLUNGSPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

Um der Hafenwirtschaft für ihre Planungen und Investitionen verlässliche Rahmenbedingungen aufzuzeigen, wurde 1995 auf der Grundlage einer 1992 erstellten Prognose und Ermittlung des erforderlichen Flächenbedarfs der Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck mit dem Zeithorizont 2010 beschlossen. Auch wenn die prognostizierten Umschlagzahlen nicht erreicht wurden, so wurde doch der überwiegende Teil der dort vorgesehenen Projekte in den letzten Jahren umgesetzt bzw. Planfeststellungsbeschlüsse herbeigeführt, um bei Bedarf den geplanten Ausbau sofort umsetzen zu können.

Aufbauend auf der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebenen Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung wurde 2007 gutachterlich eine Kapazitätsanalyse aller Hafenstandorte einschließlich der im Hafenentwicklungsplan vorgesehenen Ausbaumöglichkeiten für den Zeithorizont 2020 erstellt. Sie hatte zum Ergebnis, dass unter Ausnutzung der bereits in den letzten Jahren durchgeführten und auch weiterhin möglichen Produktivitätssteigerungen die vorhandenen und zusätzlich vorgesehenen Hafenstandorte bei dem bisherigen Ladungsmix ein Umschlagvolumen von weit über 50 Mio. Tonnen bewältigen können. Damit sind in den Lübecker Häfen Kapazitäten bis über das Jahr 2020 herstellbar. Bis auf den neuen Hafenstandort Teerhofsinsel (3,5 Mio. Tonnen Forstprodukte) sind die übrigen Ausbauplanungen planfestgestellt.

Trotzdem soll demnächst mit der Bearbeitung eines neuen Hafenentwicklungsplanes mit dem Prognosehorizont 2025 begonnen werden, dessen Ziel es sein wird, die Zukunft der Innenstadthäfen einschließlich des Bedarfs eines neuen Hafenteils auf der Teerhofsinsel zu analysieren und Erweiterungsmöglichkeiten des Skandinavienkais über seine planfestgestellten Grenzen hinaus Richtung Dummersdorfer Ufer zu untersuchen.

3. HINTERLANDANBINDUNGEN

Die Lübecker Häfen bieten alle Vorteile eines logistischen Zentrums. Lübeck ist der südwestlichst gelegene Umschlagplatz an der Ostsee und besticht in der europäischen Transportkette durch schnelle Verbindungen zum Hinterland. Dadurch können Logistkdienstleister den gegenüber landseitigen Verbindungen ökonomischeren Transport auf dem Seeweg optimal nutzen. Lübeck ist durch den Elbe-Lübeck-Kanal der einzige deutsche Ostseehafen mit direktem Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz. 2008 schlugen 693 Binnenschiffe 610.000 Tonnen in Lübeck um.

Das Schienennetz in die europäischen Industriezentren zeichnet sich durch hohe Effizienz im Wagenladungsverkehr, im Kombinierten Verkehr und im Containerbereich aus. Darüber hinaus ist die Schienenverbindung zwischen Hamburg und Lübeck bis in die Häfen elektrifiziert. Der Bahnanteil liegt heute bei rund 15 % und soll erheblich gesteigert werden. Ob dies gelingt, hängt in erster Linie von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Lübeck gewährleistet durch die Anbindung an die Nord-Süd-Achsen A1 und A7 kurze Distanzen zu den deutschen Überseehäfen und die von allen Ostseehäfen schnellste Straßenverbindung zu den Hauptwirtschaftszentren Europas.

Die extrem hohe Abfahrtsdichte der Liniendienste mit knapp 130 Abfahrten pro Woche zu 25 Partnerhäfen und abgestimmte Ladungsverkehre sind ideale Voraussetzungen für kostengünstige Transporte und Intermodalität. Lübeck ist damit in Europa das zentrale Bindeglied zwischen Skandinavien, Russland, dem Baltikum, Polen und den großen westeuropäischen Wirtschaftszentren.

4. ORGANISATION DER LÜBECKER HÄFEN

4.1 Öffentliche Umschlaganlagen

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betreibt den überwiegenden Teil der öffentlichen Häfen in Lübeck und hat einen Anteil von ca. 92 % am Gesamtumschlag im Hafen Lübeck. Sie war bis Anfang 2008 zu knapp 100% in Besitz der Hansestadt Lübeck und von 1941 bis Ende 2007 über einen Betriebsüberlassungsvertrag mit der Verwaltung, dem Betrieb und der Unterhaltung des Lübecker Hafens und der Hafenbahn beauftragt. Mit der Beteiligung des strategischen Partners RREEF, der mit 25,1% der Anteile eine Minderheitsbeteiligung an der LHG hält, zum 01.01.2008 wurde auch die Aufgabenverteilung zwischen Hansestadt Lübeck und LHG neu geordnet und über einen Nutzungsvertrag geregelt. Ein wichtiger Aspekt war die Trennung zwischen Infra- und Suprastruktur. Zur Infrastruktur - überwiegend im Eigentum der Hansestadt Lübeck - zählen Kai mauern, Anleger, Flächenbefestigungen sowie hafenzugehörige Verkehrswege, Bahnanlagen, Ver- und Entsorgungsanlagen, Beleuchtung und Zaunanlagen, die Suprastruktur – überwiegend im Eigentum der LHG - umfasst die Hochbauten und Umschlaggeräte. Zur eindeutigen Trennung zwischen Infra- und Suprastruktur wurden für die öffentlichen Häfen die Aufgaben der Verwaltung der Infrastruktur sowie der Betrieb der Hafenbahn von der LHG auf die Hansestadt Lübeck übertragen.

Die LHG zahlt ab 01.01.2008 für die Nutzung der Flächen eine Miete und für die Nutzung der Infrastruktur wie Kaianlagen und Flächenbefestigungen wie auch bereits vor 2008 ein Nutzungsentgelt in Höhe von Abschreibungen und Zinsen. Die Hansestadt Lübeck hat zum gleichen Zeitpunkt die nicht zum Kerngeschäft der LHG gehörenden sogenannten Hafennebenflächen und die Hafenbahn zurückgenommen und ist hierfür jetzt zuständig und finanziell verantwortlich.

Die LHG hat damit eine Dienstleistungskonzession und ist berechtigt und verpflichtet, die Terminals und damit wesentliche Teile des Hafens als öffentliche Hafenanlage auf eigenes wirtschaftliches Risiko zu betreiben.

In 5 Hafenteilen bietet die LHG auf einer Gesamtfläche von rund 205 ha, davon rund 26 ha überdacht, Umschlag, Lagerung, Kommissionierung und Distribution unterschiedlichster Güter an. Es stehen 21 Schiffsanleger zur Verfügung.

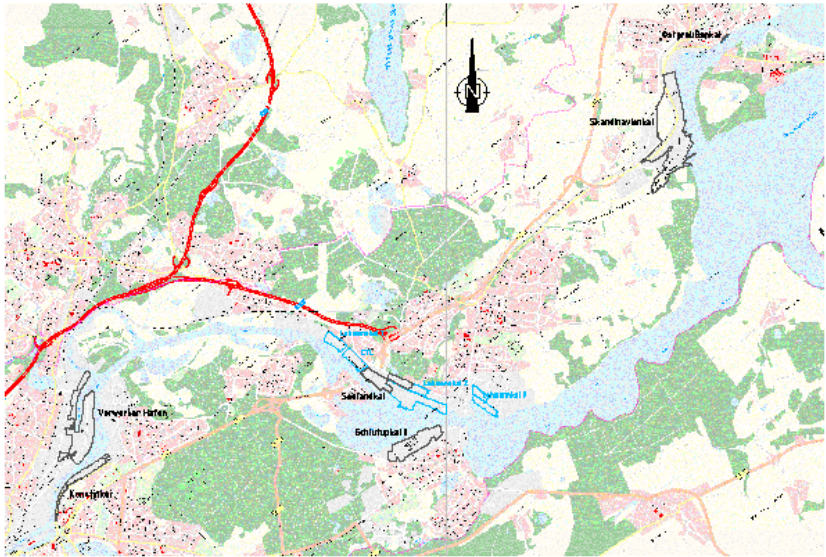


Abb. 2: Übersichtsplan öffentliche und private Häfen

4.1.1 Skandinavienkai

Der Skandinavienkai liegt als einer der größten RoRo- und Fährhäfen Europas direkt an der Mündung der Trave. Mit einer Betriebsfläche von ca. 65 ha sowie einer Erweiterungsfläche von ca. 16 ha ist der Skandinavienkai der größte Terminal im Lübecker Hafen. Von den 31,5 Mio. Tonnen Gesamtumschlag 2008 wurden hier 21,5 Mio. Tonnen umgeschlagen. Die Hafenerweiterungsfläche ist planfestgestellt und soll in den kommenden Jahren ausgebaut werden, um so weiteres Wachstum am Skandinavienkai sicherzustellen. Unmittelbar angrenzend an den Terminal stehen in einem Gewerbegebiet weitere 24 ha Fläche für hafennahe Dienstleistungen zur Verfügung.



Abb. 3: Skandinavienkai mit den planfestgestellten Erweiterungsflächen (links)

Der Skandinavienkai verfügt über eine Liegeplatzlänge von 1.995 m und eine Soll-Wassertiefe von 9,5 m. Am Terminal befinden sich 9 Anleger, wovon 2 für Eisenbahnfähren, 4 mit Doppelstockrampen und 2 mit Pontons ausgestattet sind. Die größten den Skandinavienkai anlaufenden Fähren sind 216 m lang und haben eine Ladelänge von 4.200 m. Täglich mehrere Abfahrten gibt es nach Malmö, Trelleborg und Helsinki.

Ein Bahnterminal für den Kombinierten Ladungsverkehr, der durch die LHG-Tochter Baltic Rail Gate GmbH betrieben wird, ist seit Juni 2003 in Betrieb. Darüber hinaus wurde am Skandinavienkai das neue Hafenhause der LHG errichtet, das nicht nur als Terminal für Passagiere, Lkw-Fahrer und Besucher dient, sondern neben der Hauptverwaltung der LHG auch Reedereien und Speditionen beherbergt.

Am Kreuzfahrtterminal Ostpreußenkai in Travemünde besteht die Möglichkeit, Kreuzfahrtschiffe mit einer Länge von bis zu 200 m abzufertigen.

4.1.2 Vorwerker Hafen

Der Vorwerker Hafen ist mit einer Fläche von ca. 43 ha der größte Terminal der Lübecker Stadthäfen und Knotenpunkt für Verkehre von und nach Finnland, so z.B. von und nach Helsinki, Rauma, Turku, Kotka. Darüber hinaus ist der Hafen mit den Anbindungen nach Sankt Petersburg und Tallin die Hauptverbindung in die östliche Ostsee.



Abb. 4: Vorwerker Hafen

Der Hafen hat eine Soll-Wassertiefe zwischen 8,70 und 9,50 m, eine Liegeplatzlänge von 1.200 m und verfügt über 5 Anleger (davon einer mit Oberdeckkrappe, 3 feste und 1 Ponton). Als multifunktionale Anlage ist der Terminal schwerpunktmäßig für den Umschlag von Forstprodukten konzipiert. Das Finnlandzentrum der Lübecker Häfen dient als Distributionszentrum für Papier. Es wird in den Hallen des Nordlandkais zwischengelagert und mittels Lkw, Trailer, Container oder im kombinierten Ladungsverkehr weitertransportiert. Der Bahnanteil liegt bei etwa 30 %.

Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, werden die Lagerkapazitäten für Forstprodukte ständig modernisiert und ausgebaut. Die sog. "Fast-Dispatch-Center" sind als Multifunktionshallen (Hallenfläche von ca. 140.000 m²) den modernsten Logistikkonzepten für den Umschlag von Forstprodukten angepasst. Güter wie etwa Papierrollen können simultan an land- und seeseitig verladen werden. Sowohl die Einlagerung als auch eine direkte Verladung vom Schiff auf Bahn oder Lkw sind möglich. Überdachte Gleise und Operationsflächen (etwa 22.000 m²) stellen eine wetterunabhängige Verladeaktivität zu jeder Jahreszeit sicher. Durch "Online-Warehousing", Datenfunksysteme und Kundeninformationssysteme wird eine optimale Lagerplanung gewährleistet.

4.1.3 Schlutupkai II

Der 1994 in Betrieb gegangene Terminal ist das europaweit führende Distributionszentrum der schwedischen Papierindustrie, stellt mit einer Terminalfläche von 26 ha eine neue Generation von Hafenanlagen dar und wurde in Zusammenarbeit mit den schwedischen Papierherstellern entwickelt und ausgebaut. Nach dem Logistikkonzept der Papierhersteller werden die Forstprodukte aus Schweden und seit August 2006 auch aus Finnland hier angelandet und in ganz Europa verteilt. Große

Hallenkapazitäten (ca. 80.450 m²) gewährleisten eine sachgerechte Lagerung der empfindlichen Forstprodukte.



Abb. 5: Schlutupkai II

Der Schlutupkai II hat eine Soll-Wassertiefe von 8,50 m, eine Kailänge von 230 m und verfügt über 2 RoRo-Anleger (Doppelponton) mit insgesamt 400 m Liegeplatzlänge.

4.1.4 Seelandkai

Der Seelandkai ist ein moderner multifunktionaler Terminal für Container- und RoRo-Verkehre und seit September 2006 in Betrieb. Auf dem derzeit ca. 16 ha großen Gelände werden Trailer, Neu- und Nutzfahrzeuge sowie Container abgefertigt.



Abb. 6: Seelandkai und Lehmannkai 3 (rechts)

Der Seelandkai verfügt über 3 Anleger, wovon 2 für die Verladung im RoRo-Verfahren konzipiert sind. Am dritten Anleger erfolgt die Abfertigung moderner ConRo-Fährschiffe, die sowohl rollende Ladung transportieren als auch Container, die mittels Containerbrücken geladen und gelöscht werden. Der Seelandkai verfügt hierzu über 2 Containerbrücken. Die Liegeplätze weisen Längen von 150, 205 und 235 m auf, die Soll-Wassertiefe beträgt 9,50 m.

4.1.5 Konstinkai

Der Konstinkai ist ebenfalls ein multifunktionaler Terminal mit einer Fläche von ca. 12 ha, wovon etwa 23.500 m² Hallenkapazität und etwa 7.300 m² überdachte Flächen darstellen. Er hat eine Soll-Wassertiefe zwischen 8,00 und 9,50 m und verfügt über 2 Anleger (Doppelponton) mit 380 m Liegeplatzlänge sowie weitere 1.600 m Kailänge. Wesentliche Teile des Terminals werden zukünftig von einem in der unmittelbaren Nachbarschaft ansässigen Betrieb der Lebensmittelbranche genutzt.



Abb. 7: Konstinkai (links) und Innenstadthafenanlagen

4.2 Private Umschlaganlagen

Auch die privaten Umschlagunternehmen sind am Erfolg des Lübecker Hafens maßgeblich beteiligt. Hier hat insbesondere die Hans Lehmann KG durch Ankauf von Flächen und Aus- bzw. Neubau ihrer Umschlaganlagen erhebliche Kapazitäten geschaffen. An ihren 3 Terminals (Lehmannkai 1 bis 3) mit einer Gesamtfläche von ca. 45 ha, davon ca. 20 ha zurzeit genutzt, wurden 2008 rund 2,0 Mio. Tonnen umgeschlagen. 2007 waren es rund 1,8 Mio. Tonnen und 2009 rund 1,6 Mio. Tonnen. Eine Verdoppelung oder sogar Verdreifachung der Mengen bis zum Jahr 2020 ist bei einem weiteren Ausbau der Terminals möglich.

Ebenso war das seit 2003 in Betrieb befindliche Container-Terminal-Lübeck mit rund 110.000 TEU ein bedeutender Umschlagplatz für die Hafennachse Hamburg-Lübeck. Der Transport der Container zwischen beiden Häfen erfolgte überwiegend per Ganzzugshuttle. Vor dem Hintergrund knapper Liegeplätze im Hamburger Hafen konnte Lübeck so eine Entlastungsrolle bei deutlich verkürzten Zu- und Ablaufzeiten übernehmen. Im März 2010 hat die Hans Lehmann KG das Terminal von der Hamburger Hafen- und Logistik AG erworben.

4.3 Hafenhafenbahn

Die Hafenhafenbahnfläche mit ca. 55 ha steht im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Gleiches gilt für die auf den Terminalflächen und der Hafenhafenbahnfläche gelegenen und dem Betrieb der Hafenhafenbahn dienenden Gleise und sonstigen Anlagen, wie etwa

Zaunanlagen, Gebäude und Werkstätten. Die Hafentbahn umfasst rund 65 km Gleisanlagen, die auf mehrere Standorte verteilt sind. 5 Bahnhöfe sichern die Anbindung der einzelnen Terminals. In 2 Stellwerken, hiervon eines am Nordlandkai, das auch die Steuerungsfunktionen der Hafentbahn für die Terminals Seelandkai, Schlutupkai und Konstinkai übernimmt und ein weiteres Stellwerk am Skandinavienkai, erfolgt die Koordinierung des Bahnverkehrs.

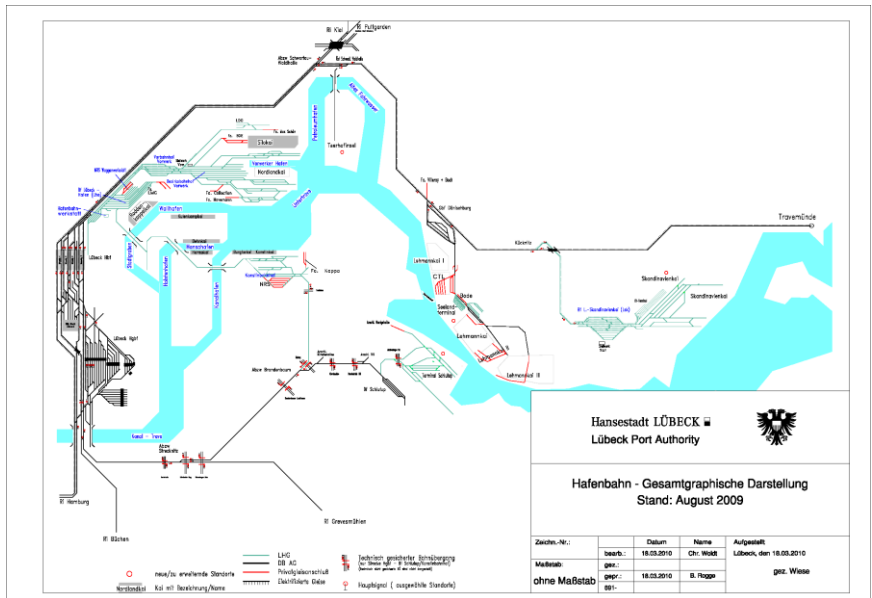


Abb. 8: Hafentbahn

Die LHG ist zurzeit noch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übernimmt die LHG-Tochter Nordic Rail Service GmbH (NRS) neben anderen EVU Aufgaben, die im Zusammenhang mit Eisenbahnverkehrsleistungen im Hafen stehen. Hierzu gehören auch Traktionsleistungen im Auftrag von weiteren EVU.

Der LHG wurde durch das Land Schleswig-Holstein die Genehmigung zum Betrieb eines "öffentlichen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens" als "Serviceeinrichtung" erteilt. Die LHG ist somit zurzeit Betreiberin der Hafentbahn. Damit ist die LHG verantwortlich für den gesamten Betriebsablauf der Hafentbahn mit allen damit zusammenhängenden Aufgaben (Planung, Steuerung, Überwachung des Betriebs und die Unterhaltung). Aufgabe des Betreibers der Hafentbahn ist es, den diskriminierungsfreien Zugang verschiedener gleichberechtigter Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Streckennetz zu gewährleisten sowie die Fahrten untereinander und mit den Abläufen der Umschlagterminals zu koordinieren. Aktuell hat die LHG mit 22 Eisenbahnunternehmen Nutzungsverträge abgeschlossen. Es bestehen Schnittstellen mit insgesamt 9 benachbarten Infrastrukturbetreibern, darunter die DB Netz AG. Die LHG stellt den Eisenbahnbetriebsleiter und dessen Stellvertreter in Übereinstimmung mit den Anforderungen der

Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV). Die Besetzung der Stellwerke erfolgt durch Mitarbeiter der DB Netz AG.

4.4 Lübeck Port Authority (LPA)

Mit der Suche nach einem Partner für die LHG und der damit erforderlichen Neuordnung der Aufgaben im Hafen wurden in der Hansestadt Lübeck zum 01.01.2008 alle mit dem Hafen im Zusammenhang stehenden Verwaltungsaufgaben, die bisher in 3 verschiedenen Bereichen unter der Verantwortung von 2 Senatoren erledigt wurden, in der Lübeck Port Authority (LPA) zusammengefasst.

Die in der LPA gebündelten hafen- und gewässerbezogenen Aufgaben umfassen:

- Wahrnehmung der Eigentümerfunktion für alle öffentlichen Hafen- und Wasserflächen der Hansestadt Lübeck,
- Verwaltung des Betrieb gewerblicher Art (BgA) Hafen,
- Verwaltung der Gewässer II. Ordnung (z. B. Stadtrave, Wakenitz, Stadtgraben),
- Trägerfunktion und Betrieb für die öffentliche Hafeninfrasturktur und die städtischen Bahnanlagen (zu über 90% ist dies die Hafenbahn),
- Ausfüllung der kommunalen Planungshoheit im Hafen durch am Bedarf orientierte dynamische Hafenentwicklungsplanung auf Basis von Wirtschaftlichkeitsanalysen (volks- und betriebswirtschaftlich) und rechtzeitige Schaffung von Planungsrecht und Flächenbereitstellung,
- Planung (Machbarkeitsstudien, Vorplanungen bis hin zu Ausführungsplanungen), Finanzierung und Bau der Infrastruktur einschließlich Sicherstellung der Refinanzierung der Investitionen sowie der Abwicklung von Fördermitteln,
- Baggergutmanagement und Betrieb von Spülflächen,
- Wahrnehmung der Aufgaben des Hafen- und Seemannsamtes
- städtische Interessenvertretung gegenüber den Bundes- und Landesbehörden sowie der Hafenvirtschaft, z. B. bei den Hinterlandanbindungen und
- Wahrnehmung der Fischereirechte.

Die LPA wurde als Bereich innerhalb der Verwaltung organisiert und untersteht direkt dem Bürgermeister. Untersucht wurden auch andere Organisationsformen wie Eigenbetrieb und eigenbetriebsähnliche Einrichtung, sie erwiesen sich jedoch angesichts der Einführung der doppischen Haushaltsrechnung ab 2009 als nicht vorteilhaft. Privatrechtliche Rechtsformen oder eine Anstalt öffentlichen Rechts scheiden aus, da die Möglichkeit entfällt, bei der Privatrechtsform ordnungsrechtlich tätig sein zu können. Außerdem würden durch den Eigentümerwechsel Grunderwerbssteuer und Anschlussbeiträge anfallen. Im Übrigen entziehen sich die vorgenannten Rechtsformen einer unmittelbaren Kontrolle der kommunalen Entscheidungsgremien.

Unabhängig vom Teilprivatisierungsverfahren bei der LHG sind die bislang der LHG zur Verwaltung und Bewirtschaftung überlassenen Hafennebenflächen in einer Größenordnung von 7 ha in die Zuständigkeit der LPA übergeben worden. Mit der Übernahme der Hafennebenflächen ist die LPA gefordert, ein Konzept für die künftige Verwaltung, Bewirtschaftung einschließlich Vermarktung zu erstellen. Diese Änderung trägt der Ausrichtung der LHG auf ihre Kernkompetenz als Umschlag- und Logistikunternehmen auf den Terminalflächen Rechnung.

Die LPA soll noch 2010 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für die Hafenhahn und die Bahnanlagen auf den Terminals werden und damit zuständig für die Aufstellung der Nutzungsbedingungen für die Hafenhahn, die Festlegung der Trassenpreise sowie die Regelung des Trassenzugangs und erhebt dann Trassenentgelte auf eigene Rechnung. Bestimmte Dienstleistungen werden auf die LHG übertragen. Den Betriebsleiter für die Hafenhahn, an dessen Person besondere rechtliche Voraussetzungen geknüpft sind, soll weiter die LHG stellen. Die Verantwortung und die Kosten für die Instandhaltung und -setzung der Hafenhahn außerhalb der Terminalflächen hat die LPA bereits ab 01.01.2008 übernommen. Die LPA ist auch Vertragspartner für die Erfüllung der Aufgaben zur Stellwerkbesetzung.

5. FINANZIERUNG DER HAFENINFRASTRUKTUR DER HANSESTADT LÜBECK

Die Hansestadt Lübeck ist aus Gründen des Beihilferechts gehalten, für die Hafengrundstücke eine marktübliche Miete zu erheben. Hierauf wies zuletzt auch die Kommunalaufsicht hin, die vor dem Hintergrund der Haushaltskrise der Stadt wiederholt aufgefordert hat, alle Einnahmemöglichkeiten zur Sanierung des städtischen Haushalts auszuschöpfen.

Die LHG zahlt der LPA für die Nutzung der stadteigenen Terminalflächen ein Nutzungsentgelt, das auf Grundlage einer Wertermittlung des Grund und Bodens durch einen unabhängigen Sachverständigen unter Beachtung beihilferechtlicher Kriterien ermittelt wurde. Zusätzlich ist ein weiterer Betrag in Höhe der der LPA im Zusammenhang mit der Terminalinfrastruktur entstehenden Kosten und Aufwendungen zu zahlen. Hierunter fallen anteilige Verwaltungskosten, Abschreibungen und Zinsen für die Terminalinfrastruktur. Die Kosten der Unterhaltung der Liegeplätze (Baggerarbeiten und Kaimauern) erstattet die LHG der LPA. Die Unterhaltung der übrigen Terminalinfrastruktur übernimmt die LHG direkt.

Die LHG ist gegenüber der LPA verpflichtet, ihren Kunden Hafententgelte zur Nutzung der Terminalinfrastruktur sowie separat Umschlagentgelte in Rechnung zu stellen. Die Höhe der Hafententgelte ist dabei jährlich zwischen LPA und LHG abzustimmen und unter Anwendung des Kostendeckungsprinzips zu kalkulieren, wobei Überschüsse bzw. Unterdeckungen eines Jahres jeweils im Folgejahr zu berücksichtigen sind.

Mit dem Nutzungsentgelt für die stadteigenen Hafentflächen werden die Defizite der Hafenhahn (Kostendeckungsgrad 20%) und der Hafennebenflächen sowie der Gewässer der Hansestadt Lübeck abgedeckt.

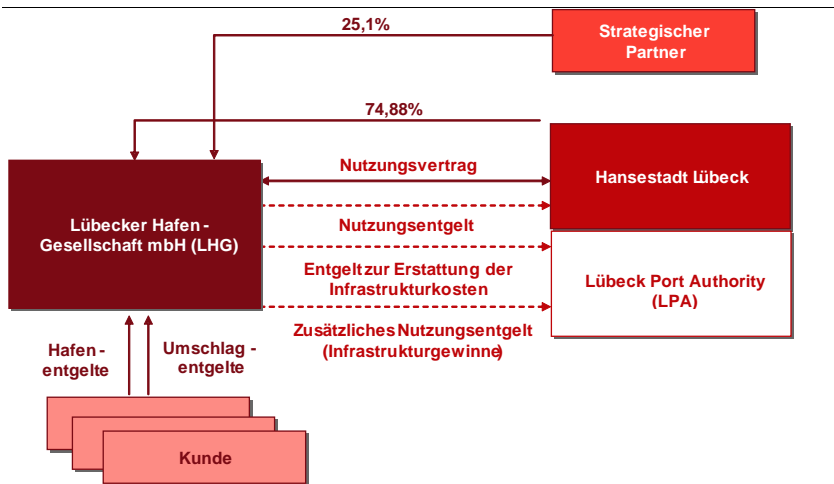


Abb. 9: Vertragliche Beziehungen und Zahlungsströme zwischen LHG und LPA

6. AUSBLICK

Es wird auch in Zukunft zu Umstrukturierungs- und Ausbaumaßnahmen der Lübecker Häfen längs der Trave kommen müssen. In Kooperation mit der Bundeswasserstraßenverwaltung sind unter Berücksichtigung der Schutzgebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der EU-Wasserrahmenrichtlinie zum Schutz der Gewässer Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme für die Trave abzustimmen. Hierfür wird schon heute nach geeigneten Methoden gesucht, die einerseits die wichtigsten Elemente der Richtlinie zum Schutz der Trave und die Erreichung eines guten ökologischen Zustands der Gewässer bis zum Jahr 2015 mit aktiver Beteiligung der Betroffenen sichern, andererseits den potentiellen Ausbau und die Unterhaltung der Lübecker Häfen und der Bundeswasserstraße Trave ermöglichen.

Die Hansestadt Lübeck nimmt als Partner in dem Projekt Paralia Nature teil, das vom Institute for Infrastructure, Environment and Innovation in Brüssel initiiert wurde. Paralia Nature ist eine informelle Kooperation zwischen Häfen, Behörden und Experten verschiedener Organisationen, die sich auf die Lösungsfindung zur Anwendung von Natura 2000 Gebieten auf Projektebene spezialisiert hat und auch die Wasserrahmenrichtlinie in Mündungsbereichen mit einbezieht. So soll dem Planer Sicherheit gegeben werden für die Machbarkeit und spätere Umsetzung von Konzepten im Spannungsfeld mit EU Naturschutzrichtlinien. Paralia Nature unterhält informelle Kontakte zur DG Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission in Brüssel.

In diesem Zusammenhang sollen eine integrierte Managementplanung für die an die Hafengebiete anschließenden Natura 2000 Gebiete unter Einbeziehung der Hafengebiete erstellt und mit den für Naturschutz zuständigen Behörden erreicht werden, dass die artenschutzrechtlichen und die hafengewirtschaftlichen Belange neuer Hafenprojekte frühzeitig diskutiert und einvernehmlich gelöst werden können. Inwieweit dies gelingt, wird die Zukunft zeigen.